Nr. 4. Luty 1885 **Rok IV.**

Wychodzi okolicznościowo
6 razy na kwartał.

PRENUMERATA
rocznie 5 złr. — ct.
półrocznie 2 „ 50 „
kwartalnie 1 „ 30 „
Pojedynczy numer 25 ct.

Manuskrypta i prenumeratę przyjmuje redakcya Górnika w Gorlicach.

GÓRNIK

pismo poświęcone sprawom przemysłu naftowego w Galicyi.

Administracya i redakcya
w biurze Towarz. naftowego *w Gorlicach.*

Inseraty i ogłoszenia 8 ct od wiersza drobnego druku. Przy kilkorazowem ogłoszeniu rabat.

Umieszczenie *w Przewodniku fabrycznym* rocznie 2 złr. — Prenumeratorowie „Górnika“ płacą tylko 1 złr.

REDAKCYA: Dr. Stanisław Olszewski, inżynier górniczy w Gorlicach, Juliusz Schönborn, chemik technolog w Libuszy — poczta Biecz.

O przemyśle naftowym na Kaukazie

przez L. Syroczyńskiego
inżyniera górniczego Wydziału krajowego.

ODCZYT

miany dnia 17 stycznia 1885 r. na Walnem Zgrom. krajowego Towarzystwa naftowego we Lwowie.

Szanowne Zgromadzenie!

W ciągu ubiegłego 1884 r. koła przedsiębiorców i przemysłowców naftowych żywo się zajmowały rozwojem i znaczeniem przemysłu naftowego na Kaukazie, a techniczne i polityczne pisma pomieszczały o niem niejednokrotnie wzmianki. Ze znaczniejszych artykułów wymienię tylko artykuł p. Ch. Marvin, drukowany w zeszytach m. kwietnia i maja angielskiego pisma *Engeneering*, artykuł w wiedeńskiej *Pressie* z m. listopada r. z., skrócenie broszury p. Szymanowskiego, drukowanej w grudniu w naszym *Górniku*. Gdybym sądził, że artykuły te są panom znane, toby mi się należało tłomaczyć, dlaczego sprawę tak omawianą wziąłem za przedmiot odczytu.

Ale może te artykuły nie wszystkim są znane, i coś z własnych spostrzeżeń potrafię dorzucić nawet dla tych, co je czytali. Przeważnym względem dla którego tym przedmiotem poważam się panów zająć jest zaś to, że mogę w ocenieniu stosunków naftowego przemysłu na Kaukazie być zupełnie bezstronnym. Nie da się to powiedzieć o wszystkiem co piszą o kaukazkim przemyśle. Jeśli bowiem z jednej strony do żywego nim zajęcia pobudza ogromna produkcya i zdumiewający jej wzrost — jeśli konkurent znany mało i lekceważony przed laty trzema zwraca na siebie koniecznie uwagę producentów nafty i destylatorów, gdy na własny nasz targ znaczne ilości oleju świetlanego rzuca a w fabrykacyi smarowideł mineralnych wyrugował niemal na wystawie małych motorów w Wiedniu (miesiąc sierpień i wrzesień r. z.) inne firmy — to z drugiej strony przemysł ten z fazy indywidualnych przedsiębiorstw przechodzi w fazę konstytuowania akcyjnych towarzystw, — towarzystwa te szukają dla swych akcyj odbytu za granicą, i chętnie widzą, gdy wielka sława ściele drogę wysokim kursom. Spostrzeżenia moje są bardzo świeże — nie ma jeszcze 6 tygodni, jakem stamtąd wrócił.

* * *

Dość rzucić okiem na mapę Kaukazu, by widzieć, jak długie on stanowi pasmo między Europą a Azyą. Długość wynosi około 700*km* a na dwóch jego krańcowych punktach istnieją już w pełnym rozwoju eksploatacye nafty. Jedne mają siedzibę na północno-wschodnim brzegu morza Czarnego, w okolicy Noworosyjska – drugie u południowo zachodniego krańca morza Kaspijskiego, a mimo znacznych różnic, należą oba okręgi naftowe niewątpliwie do jednego typu, mają wiele cech wspólnych, a jednakowo się różnią od naszych przedsiębiorstw.

Odległość Kaukazu wyrazić można w kilometrach, ale łatwiej w pamięci zostanie, jeśli ją wyrażę w czasie. Ze Lwowa do Odessy jedziemy 28 godzin, z Odessy do Noworosyjska 4 doby, a do Baku: z Odessy do Batum 5 dób, poczem 40 godzin koleją żelazną z Batum przez Tyflis do Baku. W kilometrach mamy do Noworosyjska: koleją ze Lwowa do Podwołoczysk 190, a ztąd do Odessy 560 — i morza

800 — do Baku zaś ze Lwowa 750 do Odessy i z Batumu do Baku 800, razem 1550*km* a morza prawie 1000 kilometrów.

Czas i miejsce kładą na mnie obowiązek być zwięzłym. Dlatego muszę pominąć w zupełności opis kraju, którego zachodnia część jest prześliczną, i opis ludzi, tak różnych od nas strojem, rysami twarzy, wyznaniem i obyczajem. Nie mam nawet czasu opisywać osobno dwóch wielkich siedzib przemysłu, i będę mówił o obu razem porównawczo.

Ale zanim do tego przystąpię, muszę podzielić się tem wrażeniem, jakie na mnie przy pierwszem spotkaniu zrobił przemysł kaukazki tem, co mi dało miarę jego ogromu, zasobu, i sposobu prowadzenia. W Batumie, przed 6-ciu laty jeszcze do Turcyi należącej małej mieścinie, a dziś znacznie się podnoszącej wskutek starań rządu rosyjskiego, który pozwala na wolny od cła przywóz towarów do Batum, jak dawniej do Odessy, zwiedzałem fabrykę, przeznaczoną do wyrabiania skrzynek blaszanych i drewnianych, służących do wywozu olejów świetlanych. A więc o 700*km* od miejsca, gdzie naftę się produkuje i przerabia, założono kosztem 1½ miliona rubli fabrykę, jedynie dla ułatwienia sobie transportu na zachód do Konstantynopola, Tryestu i Marsylii. Drzewo sosnowe na skrzynie pochodzi z Galacu i Chersonu, blacha cynkowa z Londynu — kolej żelazna wąskotorowa (Decauville'a) łącząca warstaty z Francyi a wszystkie prawie machiny z Ameryki czy Anglii.

W pięknych warstatach, wieczorem elektrycznem światłem oświetlonych, pracują z precyzyą mechaniczną i największą dokładnością nad wyrobem dziennie 6000 skrzynek blaszanych, które się mieszczą w 3000 skrzynek drewnianych. Skrzynka mieści w sobie 16*kg* nafty, a więc fabryka ma na celu przesłanie rocznie 300.000*mtctr* nafty. Cały ładunek 32*kg* nafty, 2 skrzynie blaszane i 1 drewniana kosztują 2 rs. 20 kop., w czem skrzynia 90 kop. Naturalnie fabryka otrzymuje swój produkt wagonami cysternowymi i przy tem mechanicznem urządzeniu i ułatwieniach transportu może dawać olej świetlany w Marsylii taniej niż Amerykanie. Fabryka należy do akcyjnego Batumskiego towarzystwa, które objęło kopalnię nafty i destylarnię Połaszkowskiego w Baku, — i dla mnie była większym dowodem zasobności terenów, zaufania właścicieli kopalń do własnych przedsiębiorstw i ich ducha przedsiębiorczego, niż stawy surowca lub piramidy próżnych baryłek naftowych, które zdybywałem gdzieindziej. Po zakładzie najuprzejmiej oprowadzał i wszelkich informacyj udzielał p. Zródłowski, dyrektor tej fabryki.

Z Batumu zakaukazka kolej przez Tyflis prowadzi do Baku. Krajobraz z początku należy do najpiękniejszych; jedzie się wzdłuż morza Czarnego mając je na lewo, a na prawo widać podnoszące się ciągle pagórki i wzgórza Kaukazu, zarośnięte prześlicznie i zielone nawet w początku m. listopada. Po 6-ciu godzinach jazdy teren się wznosi znacznie, droga przecina grzbiet góry w Suram, i już mniej ładną okolicą jedzie się do Tyflisu, i po za Tyflis godzin 10— po czem rozpoczyna się step piaszczysty bez roślinności, martwy, w którym nie widać prawie drzew, ani wsi, a tylko gdzie niegdzie płaskie dachy porozrzucanych karawanserajów. Opodal karawany wielbłądów, a zbliżając się do Baku o jakie 50*km* widać już słone jeziora ciągnące się wzdłuż wybrzeży m. Kaspijskiego, sól z nich występującą, a po suchym wietrze i braku roślinności można poznać kraj, gdzie wodę źródlaną sprowadzają o 2 i 3 mile, rozwożą i sprzedają po mieście.

Baku — było oddawna punktem znacznego handlu z Persyą i ma około 50,000 mieszkańców. Przysiołek jego zwany Czarne Miasto, (Czernyj Horod) i w całem tego słowa znaczeniu czarny od tłustego dymu dystylarń naftowych jest siedzibą 200 do 300 bo wszystkich prawie fabryk nafty, a o 10*km* wgłąb kraju 2 wsie Bałachany i Sabunczi obok błotnego wulkanu Boh-boha są siedzibą zdumiewającej ogromem eksploatacyi ropy Kaukazu.

Jako portowe miasto jest Baku miejscem wywozu i zbytu całej produkcyi nafty do wnętrza Rosyi, siedzibą administracyi wszystkich przedsiębiorstw eksploatujących te produkta. Tu dysponują o ich cenie, o ilościach do sprzedania i stanowią o handlu zarówno w Petersburgu i Moskwie jak w Kijowie i Odessie, a od chwili, gdy producenci sądzą, iż są dosyć silni, aby konkurować z naftą amerykańską, wpływają stąd na ceny w Marsylii, Tryjeście i Wiedniu. Dla tego też data zebrane w moich studyach i warunki tej nas blisko obchodzącej konkurencyi będę zawsze odnosił do targu w Baku.

I.

Przestrzeni, jaką terena naftowe zajmują na Kaukazie, nawet z przybliżoną dokładnością określić nie można: ślady żywicznych produktów znajdują się bowiem na północnem i południowem podgórzu Kaukazu, i zarówno w północno-zachodniej granicy kraju tj. nad brzegami Czarnego Morza, w półwyspie Taman i ziemiach nad Kubanem położonych, jak u południowo-wschodniej granicy nad brzegami morza Kaspijskiego, na półwyspie Apszerońskim i wyspie Czelewkien. Autorowie rosyjscy wyliczają kilkadziesiąt miejscowości, gdzie smoła ziemna była wydobywaną przez mieszkańców, a pomiędzy niemi była

dość znaczne tak, że je oddawano prywatnym przemysłowcom do prawidłowego wyzyskiwania. Obecnie rzeczywista eksploatacya odbywa się jednak tylko w 3 okręgach: w okolicy Noworosyjska nad Czarnem Morzem, w Terskiej gubernii środkowego Kaukazu i o wiele najznaczniejsza w okolicy Baku na równinie wsi Bałachany i Sabuńczi i w niedaleko leżącej wiosce Babi-Ejbat. Ciekawym jest szczegół historyczny, że użytkowanie żywicznych produktów znajdujących się na Kaukazie sięga bardzo dalekiej przeszłości. Jeden z kalifów arabskich, jako władca Persyi, przeznaczył już w IX stuleciu naszej ery przychody, jakie skarb pobierał ze źródeł naftowych okolicy m. Baku, na utrzymanie żołnierzy m. Derbentu, a uczona komisya [1]), zwiedzająca ów kraj w połowie XVIII w. zapisała, że Persowie surową żywicę ziemną używali jako materyał do smarowania, jako środek leczniczy i do oświetlania. Rząd perski monopolizował jej sprzedaż i ze źródeł nafty łącznie z równie zmonopolizowanemi źródłami soli tej okolicy miał jakoby dochód równający się wartości kilkudziesięciu tysięcy rubli.

Przy zawojowaniu tej części Kaukazu w r. 1813 przez Rosyan grunta, w których eksploatowano smołę ziemną, przeszły na własność cesarskiego rządu, który utrzymując monopol wydobywania i handlu produktami naftowymi prowadził niekiedy ich eksploatacyę we własnym zarządzie, częściej oddawał w dzierżawę (odkup) na krótki, najwyżej 10-letni okres czasu. Produkta sprzedawano przeważnie do Persyi. *(C. d. n.)*

Nafta galicyjska i jej zdolność konkurencyjna

ze względu na nowe kopalnie ropy w Słobodzie Rungurskiej

przez Dr. H. E. Gintl'a

centralnego inspektora.

Dokończenie.

Jeżeli porównamy powyższe liczby produkcyi galicyjskiej za statystycznemi datami Ameryki, Rossyi i Rumunii, które zawdzięczam po części radcy dworskiemu, prof. dr. Inama — Sternegg, po części zaś c. k. austryacko-węgierskiemu generalnemu konsulatowi w Petersburgu, takowe wykażą w latach 1878 do 1883 natępujące dane:

W roku	Sumaryczna produkcya nafty w Ameryce	Rossyi	Galicyi	Rumunii
	m t c t r			
1878	18,570 000	948.900	245 000	200 000
1879	21,315.000	1,137.800	300.000	234.700
1880	28,203.000	1,287.300	320.000	252.000
1881	32,511.000	1,90 5700	400.000	232.000
1882	36,099.000	2,042.900	461.000	306.000
1883	33.594.000	1,948.100	510.000 [1])	208.000

Powyższe zestawienie produkcyi jest dzisiaj wymownym dowodem, że Galicya zajęła pomiędzy czterema większe ilości ropy produkującemi krajami trzecie miejsce, i że jej produkcya ciągle wzrasta.

Szanowne Zgromadzenie! Zważywszy, iż wydelegowana przez rząd amerykański z wiosną b. r. (1884) komisya ludzi fachowych skonstatowała rzeczywiste zmniejszenie amerykańskiej produkcyi ropy, i że temu przemysłowi nie można z powodu wyczerpania i wyeksploatowania terenów naftowych rokować lepszej przyszłości nad obecną — zważywszy, że rossyjska ropa, jak się stanowczo przekonałem, podczas destylacyi zaledwie 30 do 40% oleju świetlnego wydaje, a rząd rossyjski nosi się ze stałym zamiarem nałożenia z powodu nadmiernego wywozu rossyjskiej ropy do Niemiec i Austro-Węgier, spowodowanego fałszywą spekulacyę, na wywożoną za granicę ropę dość znacznego podatku — wedle projektu rządowego 10 kopijek za pud czyli 1 złr. 80 cnt. za metryczny cetnar — i przysporzenia tym sposobem skarbowi państwa dochodu kilku milionów rubli, zważywszy wreszcie, że rumuńska ropa zaledwie wystarczy dla destylarń we Węgrzech, osobliwie w Peszcie i Fiume, założonych na spekulacyą, tem lepsze odsłaniają się dla galicyjskiej nafty widoki, zwłaszcza wobec nowych terenów naftowych w powiecie Kołomyjskiem i wkrótce uregulować się mających stosunków kopalnianych.

W ogóle nie przedstawia jeszcze galicyjska produkcya świetniejszych rezultatów, jeżeli porównamy produkcyę krajową z importem nafty zagranicznej, takowe bowiem wynosiły:

W roku	Sumaryczna produkcya w Galicyi: Ozokeryt	Nafta	Import nafty zagranicznej	Wzrost produkcyi nafty	Zmniejszenie się importu
	m t c t r			w proc z 1878	w porów. 1881
1878	83.000	245.000	1,045.000	—	—
1879	113.000	300 000	932.500	12.2	—
1880	106.000	320.000	1,154.000	13.0	—
1881	125.000	400.000	1,476.600	16.3	—
1882	110.000	461.000	1,252.600	18.8	16
1883	105.200	510.000	1,102.600	22.8	26

[1]) Lerche — podróż w r. 1733—1735 z Moskwy do Astrachanu i wzdłuż zachodniego brzegu m. Kaspijskiego.

[1]) Z tej ilości przypada na samą Słobodę Rungurską 300.000 *mtctr.*

jednak już powyższe powolne zwiększanie się galicyjskiej produkcyi pozwala spodziewać się, iż w tym kierunku nastąpi zwrot ku lepszemu, albowiem wzrost jej w porównaniu do roku 1881 wynosi 26%. Ponieważ obecnie mamy wszelkie warunki większej produkcyi, ponieważ zarządy austryackich kolei nietylko że zrównały od niejakiego czasu taryfę przewozową dla nafty galicyjskiej z takową dla zagranicznej, ale niektóre z nich zaproponowały nawet niższą stopę taryfową, a mianowicie 0·15 ct. za 1 mtctr. i 1 km., którą to stopą uzyskano już po większej części granicę kosztów własnych, stały się widoki tego przemysłu na przyszłość tem pewniejsze a uznania godne poparcie rządu jako też austryackich kolei otwiera i robi przystępnymi większe targi Austro-Węgier.

Chciałbym przy tej sposobności podnieść jedną okoliczność, która dla galicyjskiego przemysłu jest bardzo ważną, albowiem dotyczy ona zbytu we Węgrzech, które dla galicyjskiej nafty były dotychczas zupełnie dostępne w obec taryfy 0·187 ct. za metr. cetnar i kilometer. Koleje węgierskie zamierzają podnieść taryfę dla nafty galicyjskiej na 0·33 ct, za metr. cetnar i kilometer, coby wynosiło za przewiezienie wagonu nafty z Kołomyi do Pesztu 60 złr. Znaczne to podwyższenie taryfy ma swoje pewne przyczyny. Ponieważ Węgry nie posiadają żadnej własnej ropę produkującej kopalni, a w Peszcie, Fiume i wielu innych miejscowościach znaczniejsze destylarnie wybudowane zostały, które korzystając z nader niskiego cła od ropy rumuńskiej, amerykańskiej i rossyjskiej, tego wielkiego dobrodziejstwa dla Węgier, takową w wielkich ilościach sprowadzają i przerabiają, mogą zatem te fabryki daleko więcej nafty produkować, jaką Węgry są w stanie zużyć; naturalnem następstwem tego jest, iż nafta węgierska musi być *wywożoną*, a jako miejsce zbytu obrano sobie *Wiedeń*, w którym to celu zamierzono wybudować dla wyrabianej we Węgrzech a dla Wiednia wyłącznie przeznaczonej nafty w pobliżu jednego z jego dworców kolejowych wielki magazyn na naftę. Sądzę atoli, że ponieważ do Pesztu wiele innych dróg prowadzi, przy pomocy rządu austryackie koleje przyczynią się do zachowania targu Peszteńskiego, jako miejsca zbytu dla nafty galicyjskiej, gdzie takowa od wielu lat się ustaliła i dobre imię uzyskała.

Przystępuję do ostatniej części mego odczytu, a mianowicie do środków kommunikacyjnych galicyjskich kopalń ropy w obec ich położenia względem krajowych kolei żelaznych. Kopalnie Galicyi zachodniej zostały na przestrzeni Grybów, Gorlice, Jasło, Krosno i Sanok z otwarciem c. k. galicyjskiej kolei państwowej wreszcie z handlem świata połączone; kopalnie okręgów Samborskiego i Drohobyckiego korzystają już od Stycznia 1873 roku z bezpośredniej taryfy kolejowej. Jest atoli wiele większych i ważniejszych kopalń w Galicyi, które oddalone są od najbliższej stacyi koleji o 20 do 30 *km*, a do których według mego zdania powinny być jak najprędzej koleje uboczne poprowadzone, aby im ułatwić tańszy zbyt surowca; do tych należą przedewszystkiem wielkie kopalnie w Słobodzie Rungurskiej. Obecnie przedłożonym został wysokiemu rządowi do zatwierdzenia projekt lokalnej koleji z Kołomyi do Słobody Rungurskiej, i należy się spodziewać, iż takowa w obec ważności jej zadania do skutku doprowadzoną zostanie. Uboczna ta kolej o długości 25*km* kosztować będzie zaledwie 548.000 złr., wybudowanie takowej jest *jedynym* bezwarunkowym środkiem, ażeby przemysł ten z tak świetnym zawiązkiem podnieść do rzędu prawdziwych wielkich przemysłów. W przeciągu ostatnich trzech lat, w których te kopalnie wśród najuciążliwszych warunków powstały, zdołały one zająć pierwsze miejsce w Galicyi i przewyższyć najobfitsze kopalnie w Borysławiu, albowiem wydają one dzisiaj daleko więcej ropy, jak wszystkie inne kopalnie w Galicyi.

Destylarniom nafty tego okręgu, które w krótkim przeciągu czasu powstały, udało się już wprowadzić swój znakomity produkt, jakkolwiek pod amerykańską firmą „Standard Oil“, zwycięzko na targi.

Ażeby jednak utrwalić usiłowania i wpływy właścicieli kopalń i destylarń na targi naftowe, jest bezwarunkowo koniecznem, ażeby droga łącząca Ropę, Peczeniżyn i Kołomyję a znajdująca się w opłakanym stanie, została naprawioną i tanią koleją zastąpioną. Tylko w ten sposób będzie można usunąć dzisiejszy sposób przewożenia ropy w baryłkach i zastąpić takowy o wiele tańszym i odpowiedniejszym w wagonach cysternowych. Destylarnie płacą obecnie za przewiezienie metr. cetnara do koleji 85 ct; jestto suma, która prawie dorównuje wysokości cła wchodowego ropy rumuńskiej, wynoszącej około 80 ct. w. a. Same destylarnie stoją dzisiaj na punkcie sprowadzania dowolnej ilości ropy koleją z Rumunii albo Baku. Z wybudowaniem koleji ubocznej powyższy koszt transportu zredukowałby się do 40 ct.

Koszta transportu nafty w baryłkach z Kołomyi do Wiednia i Pesztu są co najmniej wyższe o 1 złr. na mtr. cetnarze w porównaniu do takowych wagonami cysterynowemi. Z wybudowaniem koleji lokalnej aż do kopalń i zaprowadzeniem wagonów cysternowych oszczędzi się kosztów przywozu wysokości 1 złr. 50 ct. na 1*mctr.*, dorównywujących je-

dnej trzeciej obecnej wartości brutto ropy, a przewyższających dzisiejsze cło ochronne dla krajowego surowca! Oszczędność ta, Szanowni Panowie, wyjdzie wyłącznie na korzyść konsumenta, który będzie miał o wiele tańszy produkt świetlny.

Wybudowanie tej lokalnej kolei umożliwi przedsiębiorcom kopalnianym wyszukanie nowego pola zbytu w Austro-Węgrzech, a większy rozwój tego przemysłu usunie wszelkie obawy o brak zarobku i t. p., które bezpodstawnie powstały. Dziwnem w wysokim stopniu wydać się może, iż niedawno temu reprezentacya większego miasta, posiadającego 25.000 mieszkańców (!), wystąpiła przeciw budowie w mowie będącej koleji i wniosła do rządu odpowiednią prośbę, w której pomiędzy innymi umieszczonymi motywami także podniesiono, iż przez tę kolej fiakry i przewoźnicy na wielkie straty zostaną narażeni a kilka budek kupieckich, znajdujących się na placu miasta, musiałyby być usunięte! Ta niejasność pojęcia przypomina zaiste owe dawne „dobre czasy“ z lat czterdziestu, kiedy to gminy usilnie oto się starały, aby dworce i stacye kolejowe jak najdalej tylko od miejsca i od miasta były oddalone; dzisiaj te i tym podobne wywody nie mają najmniejszej racyi, ponieważ te zarządy gmin zapominają, iż każde zwiększenie ruchu nowych kopalń i destylarń każdego czasu zwiększoną potrzebę sił roboczych i materyałów wywołuje, i że dowóz potrzebnego paliwa, narzędzi i innych materyałów daleko więcej furmanek zatrudniać będzie, jak to obecnie ma miejsce, gdzie się częstokroć zdarza, iż podczas gdy furmanki ropę z kopalni do destylarni przewożą, inne potrzebne rzeczy, jak próżne beczki i t. p. nie mogą być przywożone i na odwrót.

Na szybkiem wybudowaniu koleji z Kołomyji do Słobody Rungurskiej zależeć powinno właścicielom kopalń i konsumentom, ale przedewszystkiem także wszystkim mieszkańcom powiatu. Bez bezpośredniego połączenia z kolejami każdy przemysł ponosić musi większe koszta a jego byt staje się częstokroć niemożliwym!

Przedstawiwszy niniejszem moje uwagi przystępuję wreszcie do zakończenia, i mogę z całą pewnością twierdzić, iż galicyjski przemysł naftowy jest bezwarunkowo żywotnym i zdolnym do rozwoju przy tych bogactwach, jakiemi natura północny stok Karpat obdarzyła. Jakeśmy widzieli przemysł ten chromał z powodu wielu błędów i niedostatków, z których jedne już zostały usunięte, inne zaś przy silnej woli jakiej takiej ofiarności pokonane być mogą.

Mogę przeto na pytanie, które sobie założyłem we wstępie mego dzisiejszego odczytu „czyli galicyjski przemysł naftowy zdolnym jest obecnie do konkurrencyi“ stanowczo odpowiedzieć, iż:

1) jeżeli użytym zostanie odpowiednio wielki kapitał do ciągłego i pewnego popędu szybów naftowych,

2) jeżeli wprowadzone zostaną *wszędzie* odpowiednie metody wiercenia a pracę ręczną zastąpi siła maszyn,

3) jeżeli wybudowane zostaną niezbędne koleje lokalne do obfitszych kopalń — przedewszystkiem do Słobody Rungurskiej, — wreszcie

4) jeżeli górnictwo naftowe i wosku ziemnego poddanem będzie napowrót w zupełności pod postanowienia prawa górniczego, — takowy musi istnieć i być wysokim stopniu żywotnym.

Jeżeli oprócz tego dozna ten przemysł należytej opieki ze strony Rządu, jeżeli dalej usunięte zostaną wszelkie niepotrzebne sekatury, na jakie narażeni bywają właściciele kopalń i destylarń przez podrzędne organa skarbowe przy wymierzaniu i pobieraniu podatku konsumcyjnego i zarobkowego, i jeżeli wreszcie właściciele gruntów ze swej strony innym obywatelom państwa austryackiego, chcącym uczestniczyć pracą w tym przemyśle, nie będą okazywać niechęci — natenczas zostanie on długotrwałymi korzyściami uwieńczony!

Upraszam Szanowne Zgromadzenie aby to, co tutaj przedstawiłem, z tą samą sympatyą przyjąć zechciała, z jaką opracowywałem przedmiot mego odczytu, i jaką zawsze jestem przyjęty, ile razy tylko rozchodzi się o poparcie *austryackiego* przemysłu, ile razy chodzi o to, ażeby jak w niniejszym wypadku w oczach niedowierzających podnieść go na tę stopę, na jakiej z powodu swego znaczenia już oddawna znajdować by się mógł i powinien. Robiło to na mnie nader niemiłe wrażenie, gdy wszędzie i każdego czasu spotykałem się z obszernymi opisami cudów i prawie nadprzyrodzonych dziwów o amerykańskim przemyśle naftowym, w mojem patryotycznem usposobieniu ubolewałem zawsze, iż o naszym własnym poszanowania godnym przemyśle dotychczas tylko ze złośliwym uśmiechem i ironicznemi uwagami wspominano. Takowy nie zasługuje na te umyślne wzgardzenie, i dlatego temat ten obrałem sobie do dzisiejszego odczytu.

A teraz, Szanowne Zgromadzenie, przyspieszam do końca. Nafta jest materyałem świetlnym—jej przeznaczeniem jest w pierwszej linii rozsiewać „światło“; jeżeli przyczyniłem się moim odczytem do wyświecenia omówionej kwestyi, i do wyjaśnienia niejasnych miejsc, będę zupełnie zadowolony i miałbym jedyne tylko życzenie, ażeby równe zadowolenie Szanowne Zgromadzenie odniosło.

Wiadomości bieżące.

Petycya krajowego towarzystwa naftowego do Wysokiego c. k. Ministerstwa handlu, wręczona przez deputacyę producentów naftowych dnia 10 lutego b. r. we Wiedniu.

Podpisany Wydział krajowego towarzystwa dla podniesienia i ochrony przemysłu naftowego w Galicyi pozwala sobie zwrócić uwagę Wysokiego Ministerstwa na szkodliwe skutki przyznawania znacznych ułatwień obcym naftowym produktom przez większą część austryackich kolei, w skutek czego konkurencya z naszej strony jest niemożliwą, i to właśnie w chwili, w której uwidocznił się znaczny rozwój przemysłu naftowego w Galicyi, i w której spodziewać by się można, iż takowa swoim produktem pokryć zdoła w niedalekiej przyszłości potrzeby większej części lub nawet całej Austryi, gdyby ją nie tamowały nieprzyjaźne warunki taryfowe.

Nie spodziewamy się bynajmniej, ażebyśmy uzyskali te ułatwienia, które kr. Węgierski Rząd użyczył węgierskiemu przemysłowi naftowemu, wspierając go chętnie przez zwolnienie od podatków [1]), przez wybudowanie doków [2]), dostarczanie kapitałów [3]) i daleko sięgające uregulowanie taryf; niespodziewamy się również tej pomocy i bodźca, za pomocą których Rossya w kilku latach stworzyła w Baku olbrzymi przemysł naftowy,— sądzimy atoli, iż w żądaniach naszych nie pójdziemy zbyt daleko, jeżeli będziemy się domagać o równouprawnienie naszego produktu z naftą kaukazką na kolejach austryackich, w tem przekonaniu, iż jeżeli tylko obcemu produktowi nie będą dane szczególne ulgi taryfowe, będziemy w stanie nasz przemysł w wysokim stopniu rozwinąć.

Nadmieniamy, iż kaukazka nafta uzyskała w Rossyi nie do uwierzenia niskie taryfy, tak, iż koszta przewozu od kilometra i 1000*kg* nie więcej jak *1ct.* wynoszą, i że jeszcze takowe w drodze refakcyi do wysokości kosztów własnych zniżone być mogą. Nawet w samej Austryi przewóz nafty kaukazkiej jest o wiele tańszy, jak takowy nafty rodzimej. Ażeby uwydatnić, jaka pod tym względem zachodzi różnica, pozwalamy sobie przedłożyć porównawcze zestawienie taryfy przewozowej dla nafty kaukazkiej z Podwołoczysk z jedną z najbardziej korzystnych taryf dla nafty galicyjskiej a mianowicie z Kołomyi, której odległość od Wiednia (950*km*) równa się mniej więcej tejże z Podwołoczysk (947*km*)

Taryfa z Podwołoczysk a względnie Kołomyi do	Dla nafty galicyjskiej	Dla nafty kaukazkiej	
		Według oficyalnej taryfy	Po odtrąceniu 25% jako wył. refakcyi
Lwowa	54.3	42.8	
Tarnowa	118.0	82.4	
Krakowa	137.5	94.1	
Bielska	158.8	118.5	112.5
Mor. Ostrawy	171.0	127.9	119.4
Przyrowa	188.0	141.5	129.6
Hrudiszewa	188.0	149.4	135.6
Wiednia	164.0	164.0	143.4
Pragi	205.0	181.6	

---

[1]) Nowe węgierskie destylarnie uwolnione są na lat 15 od podatków dochodowego i zarobkowego.

[2]) Rząd węgierski wybudował doki we Fiume kosztem 1,200.000 złr.

[3]) Rząd węgierski przyjął 150.000 złr. z kapitału akcyjnego destylarni we Fiume.

Podane w drugiej kolumnie liczby oficyalnej taryfy wskazują, jak wielkimi względami cieszy się nafta kaukazka, dla której taryfa przewozowa do wielu ważnych miejsc zbytu jest prawie o 50*mtctr* niższą, aniżeli dla nafty galicyjskiej; jest to kwota, która dorównuje po większej części całemu zyskowi podczas przerabiania.

Z najpewniejszego źródła zapewniano nas atoli, że kolej północna przyznała kaukazkiej nafcie wyjątkowe ulgi w refakcyi wynoszącej 25% ogłoszonej taryfy, podczas gdy odmówiła galicyjskiej nafcie nawet najsłuszniejszej koncessyi, a mianowicie zrównoważenia taryfy przewozowej do stacyi kolejowych między Wiedniem i Krakowem z takową do Wiednia. Podnieść musimy tu także, iż w powyższem zestawieniu obrano najdogodniejszy dla nafty galicyjskiej punkt, a mianowicie Kołomyję, i że różnica w taryfie z Grybowa i innych o kilkaset kilometrów bliżej Wiednia położonych stacyi się o wiele niekorzystniej przedstawia.

Z tej przyczyny ośmielamy się przedłożyć uniżoną prośbę, ażeby Wysokie Ministeryum wpłynęło na dotyczące koleje,

ażeby nafta galicyjska z Kołomyi przewożoną była na zasadzie tej samej taryfy, co nafta kaukazka z Podwołoczysk, i

ażeby dla miejsc produkcyi w Galicyi zachodniej, bliżej Wiednia położonych, ustanowiono odpowiednio do mniejszej kilometrowej odległości niższe taryfy.

Generalversammlung der Mitglieder des Landesvereines zur Hebung der gal. Petroleum-Industrie in Lemberg.

Sitzung vom 17 Jänner.

(Fortsetzung.)

Auf Grund des obigen Berichtes der Vereinsthätigkeit wird die Hochverehrte Versammlung die feste Ueberzeugung gewinnen können, dass es uns nichts Anderes erübrigt, als in Anbetracht der jetzigen vorwaltenden Verhältnisse stetts zur Gegenwehr in jeder Richtung bereit zu sein, dass aber dieselbe nur vermittelst einer engeren Consolidirung aller Petroleumproduzenten in Galizien mit Erfolg durchführbar ist. Allgemein wurde die Nützlichkeit des Vereines anerkannt. Wenige aber trachteten demselben nöthige Mittel zu schaffen, welche ihm seine Thätigkeit vollauf zu entwickeln erlaubt hätten. Die Beiträge der nicht zahlreichen Mitglieder (77 mit einem Jahresbeitrag von 12 fl.) reichten nicht aus, um die wichtigsten Ausgaben zu decken; nur der Freigebigkeit einzelner Produzenten Westgaliziens ist es zu verdanken, dass der Verein seine Aufgabe, soweit dieselbe durchführbar war, vollzogen und sich in der ihm gebührenden Stellung erhalten hatte.

Es ist indessen zu hoffen, dass mit der Vereinigung der Petroleum Produzenten aus der Umgebung von Kolomea mit dem Landesvereine, die Lage des letzteren sich bedeutend bessern wird, und dass dadurch eine Anzahl frischer Kräfte gewonnen wird, die uns nicht nur mit den nöthigen Hülfsmitteln, aber auch mit den vielbewährten Erfahrungen beistehen werden. Die zwischen dem Vereinspraesidenten, Herrn A. Gorayski und dem von dem

Kolomea'er Vereine delegirten Herrn Dr. Fedorowicz durchgeführten Schlussverhandlungen wurden von dem ostgalizischen Petroleum-Produzenten angenommen, und es erübrigt uns am Schlusse dieses Berichtes nur der Antrag zu stellen, *dass die hochverehrte Versammlung die Vereinigung des ostgalizischen Petroleum Vereines als die Sektion Kolomea — mit dem Landesvereine annehmen und zur Wahl des zweiten Vicepraesidenten sowie einer Budgettcommission schreiten möchte.*

Dieser Antrag des Vereinsausschusses wurde allgemein angenommen, und zum zweiten Vicepraesidenten Herr St. Szczepanowski, Gruben- und Rafineriebesitzer in Słoboda Rungurska gewählt. Zu der Budgetcommission wurden gewählt: Biechoński, Fibich, Lewicki, Dr. Olszewski, Szczepanowski, Skrzyński und Wiśniowski.

2) Es gelangt an die Tagesordnung der Vortrag des Herrn L. Syroczyński, Bergingenieur des gal. Landesvereines, *„über die Petroleum-Industrie im Kaukasus“*.

Derselbe hatte die Umgebungen von Baku und Noworosyjsk mit dem Herrn k. k. Oberbergkommissär H. Walter in November v. J. bereist, es sind daher die vom Herrn Redner vorgeführten Daten vollkommen zuverlässig und die Schilderung der dortigen Verhältnisse wahr und unparteiisch [1].

Die Entfernung zwischen Lemberg und Baku, via Odessa, beträgt 2250*km*, jene zwischen Lemberg und Noworosyjsk, via Odessa, 1550*km*. Emporzuheben ist die grosse Petroleumkisten-Fabrik in Batum, Eigenthum der Batumer Actiengesellschaft, welche zugleich die Rohoelgrube und die Petroleumrafinerie von Połaszkowski in Baku übernommen hatte. Das seit langer Zeit bekannte Rohoelvorkommen in der Umgebung von Baku, wurde durch viele Jahre von den Persern, später gegen das Jahr 1813 — von den Russen bergmännisch gewonnen. Die eigentliche Massenproduktion hat erst im Jahre 1872 begonnen, nachdem die russische Regierung das Staatsmonopol aufgehoben, und die aerarischen Petroleumgebiete theilweise verkauft, theilweise aber verschenkt hatte.

Im Jahre 1872 wurden 214000*q* des Rohoeles gewonnen; schon in dem folgenden Jahre vergrösserte sich die Produktion auf 632000*q*. Dieselbe nahm von nun an successive rapid, so dass schon im J. 1880 die dortige Produktion auf 3336000*q* gehoben wurde. Mit der Vergrösserung der Produktion hat der Werth des Rohoeles stark abgenommen, und schon im Jahre 1872 wurde pro 1 pud = 16*kg*, statt wie früher 45 Kopeken, blos 3 bis 2·5 Kop. gezahlt.

Die meisten Verdienste um die grossartige Entwickelung der dortigen Industrie gebührt zweiffellos den Gebrüdern Nobel, deren Actiengesellschaft dem Unternehmen ein Capital von 18 Milionen Rubeln geopfert hatte. Diese grossartige Firma beherrschte zwar den Handel des russischen Petroleums, hatte aber wessentlich dazu beigetragen, dass das russische Petroleum exportfähig wurde, und dass das im Kaukasus in grossartigen Mengen gewonnene Rohoel zum werthlosen Produkte nicht geworden ist.

Besonderes Interesse erregen die im Kaukasus, und speciell in Surachany seit uralter Zeit bekannte Gasehalationen. Die Gase werden zu mannigfaltigen Zwecken, vorzugsweise aber zur Beleuchtung, als Heizmaterial und zum Brennen des Kalkes verwendet.

Das russische Rohoel ist vorwiegend von dichter Consistenz (12—35°B), arm an Leuchtoelen (30%), dagegen sehr reich an schwereren Oelen (20%), die sich besonders zu der Fabrikation der sonst berühmt gewordenen russischen Schmieroele aneignen. Hie und da kommt auch ein leichtes, bensinreiches, und weissgelbes Rohoel vor.

Gegen 50% des Rohoeles bilden die als Heizmaterial allgemein verwendeten Residuen.

Das zweite nicht minder ergiebiges, wiewohl vernachlässigtes Petroleumterrain, befindet sich in der Umgebung von Noworosyjsk am Schwarzen Meere. Schon im J. 1866 wurden daselbst ziemlich bedeutende Rohoelmengen gewonnen.

Der Redner schilderte ferner die Art und Weise der bergmännischen Gewinnung, die Schwierigkeiten derselben, besonders im Falle eines gewaltigen Rohoelzuflusses, den Transport des Rohoeles nach Baku mittelst der Röhrenleitung, welcher gewöhnlich 11 kr. per 100*kg* kostet.

Aus 56*kg* des Rohoeles im Werthe von 17·25 Kopeken, werden 16*kg* (gegen 30%) des Leuchtoeles im Werthe von 25 Kopeken gewonnen. Die Erzeugungskosten betragen dabei inclusive des Rohoelpreises 21·46 Kopeken. Bestrebungen der einzelnen grösseren russischen Petroleumproduzenten (Nobel, Kokorew etc.) ist es gelungen den Export des Petroleums derartig zu organisiren, das dasselbe im Centrum Europas und längst des Mittelländischen Meeres mit dem amerikanischen mit Erfolg concurriren kann. Loco Marsilien kostet 1*mtctr* des russischen Petroleums 8 Gulden, jener des amerikanischen 8 Gulden 40 kr., loco Podwołoczyska kann es mit einem Preise von 6·875 — 7·575 Gulden per 100*kg* verkauft werden.

Baku bildet das Centrum der gesammten russischen Petroleum-Industrie, und ist zugleich der Sitz aller Verwaltungen der dortigen Bergbau — und Raffinerie Unternehmungen.

Hier werden die Preise und die Quantitaten des nach Russland (Petersburg, Moskau, Kiev, Odessa) exportirten Petroleums bestimmt, und seit dem Momente, in welchem Russland angefangen hatte, von Baku aus dem amerikanischen Petroleum zu koncurriren, mit die Märkte in Marsilien, Triest und Wien beeinflust.

Wenn schon die obigen Verkaufspreise billiger sind als jene, unter welchen wir unseres Raffinat abgeben können, ist doch der uns drohende Mangel an Absatz in Folge der immer steigenden Produktion des russischen Petroleums von weit misslicheren Folgen, als man im ersten Augenblicke denken würde.

Dazu kommt es, dass neben den grossen Mengen des von Russland importirten wirklichen Rohoeles nach Fiume, Triest und nach anderen Orten ein in Russland fabricirtes, so genanntes *oesterreichisches Oel*—eine Mischung der Leuchtoele und des Rohoeles—bei dem nidrigen Zoll von 1 fl. 25 kr. oder gar nur 60 kr. Gold faktisch eingeführt wird.

„Die Schlussfolge meiner in Kaukasus gesammelten Erfahrungen“ schliesst Redner seinen Vortrag „ist *Hannibal ante portas*“!

[1]) Einzelne wichtigere Daten werden wir separat zur Kenntniss bringen. (Red.)

„Nicht die grossen Rohoelschätze des Landes, indem dortselbst vielfache Beispiele gezeigt haben, dass grosse Massen einen minderguten Rohstoffes, welche in erster Linie eine allzu grosse und allgemeine Depression unter den Produzenten hervorrufen den glücklichen Finder wirklich glücklich gemacht haben, nicht die grossen Petroleumgebiete, welche nur successive bearbeitet werden können, sind als unsere heimische Industrie besonders beeinflussende Hauptfaktoren zu betrachten. Viel gefährlicher sind es, meiner Meinung nach, der *Geist*, der die dortigen Unternehmer beseelt und die Unterstützung, welche derselben von der Regierung aus zu Theil wird. Die Unternehmer arbeiten mit dem vollsten Zutrauen in die immensen Reichthümer der Erde und in der Ueberzeugung, dass jedes der Industrie gewidmetes und rationell verwendetes Capital reiche Zinsen tragen wird. Die Einen stehen bereit grössere Capitalien zu Bergbau und Fabrikszwecken zu opfern, die Anderen nöthige, wenn gleich theuerere Transportmittel zu schaffen. Es giebt überhaupt keine Schwierigkeit, die nicht überwunden könnte, und Alles, wass für die Industrie, für die Erzeugung des Rohstoffes und Raffinates, sowie für den Export unbedingt nothwendig ist, muss angeschafft und besorgt werden. Eisenbahnen werden zu Tarifreduktionen und Anschaffung einer grösseren Anzahl von Wägen gezwungen“.

„Der zweite wichtige, und die russische Industrie befördernde Hauptfactor liegt in der nahmhaften Unterstützung durch die Regierung. Sobald man die Ueberzeugung gewonnen hatte, dass die noch kleine Mengen des Rohstoffes, im Werthe von kaum 1 Million Rubeln, produzirende Industrie alle Bedingungen zu einer grossartigen Entwickelung besitzt, wurden das Gewinnungs- und Handelsmonopol aufgehoben, Steuern und directe Abgaben bedeutend reduzirt und die mit dem Eigenthumsrechte des Grundes und der Grube verbundenen Schwierigkeiten beseitigt. Ausser den obigen Begünstigungen hatte die Regierung den Petroleumproduzenten grosse Fonde in der Form einer Anleihe ausgestreckt, die von den Interessenten begehrte Anzahl der Wägen zur Disposition gestellt, kostspielige Bauten in den wichtigeren Hafenstationen ausgeführt, und das Abhalten der Versammlungen und der Congresse *frei gestattet*“!

„Unsere Verhältnisse sind in jeder Richtung von denen in Russland verschieden“.

„Reiche Leute nehmen in den Geschäften der Industrie keinen Antheil, sie fürchten sich sogar vor diesem Unternehmen; wir besitzen manche ergiebige Grube und Raffinerie, aber keine von denselben wird sich einer grösseren, wennngleich kostspieligeren Anlage rühmen können.

Wenn wir erwägen, dass unsere Regierung meistens die ekonomischen Tendenzen der Manchester Schule, d. i. die Industrie ihrer eigenen Kraft zu überlassen, vertritt, dass aber trotzt diesen vielfachen natürlichen und unnatürlichen Hindernissen unsere Industrie, wenn auch langsam, sich aber stets entwickelte, kann ich mit vollster Ueberzeugung sagen, dass die Existenz unserer Industrie vollkommen gesichert wäre, wenn wir dieselben Hauptfactoren hätten, welche zur Beförderung der russichen Industrie wesentlich beitragen“.

Ueber Antrag des Herrn Roger Grafen Lubieński spricht die Versamulung dem Herrn Redner für dessen gedigenen Vertrag den Dank aus.

4. *Ueber die Nothwendigkeit der Erniedrigung der Petroleum-Consumsteuer*, Bericht des Herrn Adam Ritter v. Skrzyński.

Drei Jahre sind es bereits verflossen seit dem Tage, in welchem das Petroleum- Zoll- und Consumsteuergesetz im Wirksamkeit getretten ist. Wiewohl es den Anschein hätte, dass die Consumsteuer nicht den Producenten, sondern vor Allem den Consumenten treffen sollte, ist mit der Einführung derselben eine rapide Depression in den Petroleumpreisen eingetretten.

Während noch vor zwei Jahren die Consumsteuer (6 fl. 50 kr.) bloss 30% des Petroleumwerthes ausmachte, erhöhte sich dieses Verhältniss bis auf 65%. Diese Anomalie belastet die Industrie und speciell die kleineren Unternehmungen in hohem Grade. In der Regierungsvorlage über das Petroleum- Zoll- und Consumsteuergesetz wurde nur die Concurrenz des amerikanischen Petroleums berücksichtigt; trotz der vielseitigen Hinweise während der Debatten in dem Reichsrathe, Sitzung am 7 Februar 1882, auf die neue sich riesig entwickelnde russiche Industrie, wurde dieselbe damals von den Anhängern des Gesetzes als unbedentend und von keineswegs grösseren Wichtigkeit geschildert. Indessen haben sich die Verhältnisse bedentend verändert, indem dass russische Petroleum, dessen Produktion in Kaukasus bis zu 5 Milionen Mt. Centner gestiegen ist, nicht nur die Märkte des russichen Reiches vollkommen beherschte, aber auch in Oesterreich mit seinem Produkte als neuer Concurrent aufgetretten ist, und eine bedeutende Depression in den Preisen hervorgerufen hatte.

Unsere Industrie hat sich in letzten Jahren was die Produktion anbelangt bedeutend gehoben. Im J. 1883 hatte dieselbe an Consumsteuer 992517, und im J. 1884 1,329330 fl. bezahlt. Galizien verdient mit vollem Rechte einer grösseren Berücksichtigung von der Regierung, um so mehr, als schon Seine Excell. Herr Finanzminister in seiner Vertheidigung der genannten Regierungsvorlage emporgehoben hatte, dass ja kein Gesetz für immerwährende Zeiten ist, sondern mit der Ausgleichsperiode ablaufen muss.

Herr Berichterstatter stellt also den Antrag „der Petroleumverein möge Schritte thun, dass die Petroleum-Consumsteuer von 6 fl. 50 kr. wenigstens auf 4 fl. 50 kr. herabgesetzt werde“.

Nach einer längeren Debatte wurde der Antrag des Herrn A. Skrzyński mit folgender Modifikation angenommen:

„Es wird dem Vereine anempfohlen Schritte zu thun, dass die Petroleum Consumsteuer auf 4 fl. per 1 *mtctr* herabgesetzt, eventuell der Zoll auf das ausländische Petroleum um 2 fl., und auf das ausländische Rohoel um 1 fl. erhöht werde“.

(Forts. folgt.)

Nakładem Towarzystwa naftowego. Odpowiedzialny redaktor Józef Pisz. Drukiem J. Pisza w Tarnowie.